HENRYK CHUDZIŃSKI

DROGA DO MORZA

STUDIUM KOMUNIKACYJNO-POLITYCZNE

NAKŁADEM AUTORA
GDYNIA 1937


EX LIBRIS
ANDRZEJA
BUKOWSKIEGO

HENRYK CHUDZIŃSKI

DROGA DO MORZA

STUDIUM KOMUNIKACYJNO-POLITYCZNE

NAKŁADEM AUTORA
GDYNIA 1937



Zakłady Graficzne „Dźwignia" Wojciech Jabłczyński w Gdyni.

Przebywając jako żołnierz czasu wielkiej wojny w Szampanji pod Aubérive w pozycji biegnącej wzdłuż sławnej rzymskiej, częściowo rozstrzelanej drogi legjonów wiodącej do Reims, podziwiać mogłem konstrukcyjne elementy tego 2000 lat starego, do dziś dnia ważnego szlaku wojskowego. Ile to z tą drogą myśli się wiązało o pochodzie cywilizacji i kultury europejskiej...

Dzisiaj w dobie motoryzacji kraju powracają one w towarzystwie myśli czysto polskich o naszych potrzebach komunikacyjnych i o należytym uzbrojeniu terenu Rzpltej. Niniejsze studium komunikacyjno-polityczne poświęcone jest przedstawieniu wielkiego szlaku, zbierającego wiodące ku morzu drogi Polski, oraz uzasadnieniu potrzeby tego szlaku jako jednej z głównych arterji życia państwowego.

Rozwój mocarstwowy państwa w dzisiejszym życiu świata nie daje się odłączyć od postępu cywilizacyjnego, a drogi zawsze były wyrazem stopnia cywilizacji. Dobre drogi dopiero sprowadzały urbanizację i pochód kultury.

Po jakotakiem przebyciu skurczu życia państwowego i gospodarczego, wywołanego przez kryzys ostatnich lat, uznali kierownicy państwa rozwój komunikacji jako jeden z najważniejszych elementów konstrukcyjnych dla regeneracji życia publicznego w Polsce. W planach inwestycji, mających być przeprowadzonych przez roboty publiczne kwestja rozbudowy dróg zajmuje czołowe miejsce.

Jak na tle tych zagadnień ogólnych wyglądają interesy Pomorza? Można by powiedzieć, że sprawa rozbudowy dalszej sieci dróg na Pomorzu nie może być uważaną za szczególnie palącą, zważywszy, że Pomorze w stosunku do innych województw a zwłaszcza w porównaniu z województwami wschodnimi i południowymi jest dostatecznie drogami bitymi nasycone. Drogi te jednakże pochodzą przeważnie z czasów zaborczych.

Badając tę kwestję, musimy rozważyć, czy siła gatunkowa życia gospodarczego Pomorza i jego znaczenie polityczne dozwalają w tym względzie ujmowanie statyczne, czy też nie każą nam otwierać drogi rozwoju dla wewnętrznej dynamiki, wynikającej z osobliwej roli województwa pomorskiego dla kraju.

Byliśmy świadkami zahamowania naturalnego kierunku rozwoju komunikacyjnego Pomorza w ciągu kilku lat kryzysu gospodarczego; dopiero bowiem w ostatnim dwuleciu podjęto budowę połączeń dróg bitych między rejonem nadmorsko-kaszubskim a pewną częścią południowego obszaru województwa, po prawej stronie Wisły. Twierdzę, że opóźniona rozbudowa komunikacji napewno jest w znacznej części przyczyną braku gospodarczego zbliżenia wewnętrznych obszarów województwa do Gdyni i reszty wybrzeża. Twierdzę dalej, że odchylenie pionu komunikacyjnego, prowadzącego od brzegu morza ku południowi, do gospodarczo biernych terenów prawo-brzeżnego Pomorza, jak to miało miejsce w skierowaniu dróg na Grudziądz i Swiecie, jest rozwiązaniem pozbawionem racji polityki komunikacyjnej, jeżeli też na przyszłość miało by pozostać tylko jednym i głównym połączeniem komunikacyjnym północnego i środkowego Pomorza z centrum Polski. Kierunek ten może mieć znaczenie tylko subsydjarne.

Natomiast główna arterja komunikacyjna Pomorza łącząca z masywem terenu Rzeczypospolitej mająca wartość decydująca dla rozwiązania kapitalnych zagadnień Pomorza, winna się przedstawić jako autostrada prowadząca w kierunku, wymienionym w tezie następującej.

Proponuję przeto:

a) zbudować autostradę prowadzącą od portu w Wielkiej Wsi nad Polskiem Morzem do Katowic lub do autostrady, łączącej Katowice z Krakowem, w ramach systemu polskich dróg dalekobieżnych. Trasa winna biedz od Wielkiej Wsi do okolicy Kartuz, stamtąd w kierunku wschodnio-południowym, dotykając Wisłę koło Świecia a stamtąd wzdłuż Wisły[1]) na Bydgoszcz; stamtąd obok jeziora Gopła do Łodzi; stamtąd pionowo na południe przez Częstochowę do Katowic (lub przez Zawiercie do autostrady łączącej Katowice z Krakowem).

b) koło Świecia autostrada, połączona z Chełmnem mostem na Wiśle, spotkać się winna z autostradą Chełmno-Toruń-Warszawa.

1. Przez wyraz autostradę rozumiem: drogę, przeznaczoną wyłącznie dla komunikacji pojazdami mechanicznymi, gdzie dla zapewnienia szybkości i pewności ruchu zarządzone są lub przewidziane są na przyszłość specjalne urządzenia.
2. A więc gdy:
   a) istnieje osobna jezdnia dla każdego kierunku ruchu.
   b) nie zachodzą skrzyżowania na tej samej płaszczyźnie z drogami kolei żelaznych lub ruchu ulicznego, przyczym skrzyżowania z zwykłymi drogami poprowadzone będą ponad autostradami.
   c) ilość połączeń z resztą sieci drogowej jest ograniczoną do skrzyżowań z głównymi arterjami ruchu w bliskości znaczniej zabudowanych obszarów, przyczym jako główne arterje ruchu z reguły zrozumieć należy drogi bite państwowe lub wojewódzkie.

Konieczność zbudowania takiej atostrady uzasadniam:

1. Z punktu widzenia geopolityki:

I. Geopolityka jest nauką o państwie jako o istocie żyjącej. W jedności narodu i przestrzeni poznaje ta nauka jednolity orga-

---

[1]) Powyższe ujęcie jest nb. zgodne z koncepcją Biura Zabudowy Wybrzeża urzędującego przy Komisarjacie Rządu w Gdyni.,

nizm, poddany prawom przestrzeni, które muszą być przez kierownictwo polityki państwa uwzględniane, jeżeli rozwój państwa nie ma doznać uszczerbku. Geopolityka stara się ujawnić to wszystko, co w polityce określonem być może od strony warunków terenu, na którym państwo żyje. Na przestrzeni tego terenu, fundowane są kontruktywne elementy polityki państwowej a w fizycznej naturze tego terenu szukać należy kierunkowe jej historycznego przebiegu. Takich elementów może naród-państwo posiadać mniej lub więcej: mogą one być mniej lub więcej skomplikowane w swem wzajemnem warunkowaniu się. Jednym z elementów konstrukcyjnych w rozbudowie państwa w ciągu wieków bywa spławna rzeka. Niemcy takie państwa nazywają „Flussfadenstaat" t. j. państwo ukłębione naokoło „nici" rzecznej. Najbardziej charakterystycznymi reprezentantami tego typu geopolitycznego były najstarsze państwa ziemi: Egipt, Babilon, Pra-Indje i Pra-Chiny. Państwami tego typu były również stara Rzesza Niemiecka IX-XII wieku (Ren) i Austrja (Dunaj), a też Polska, której stosem pacierzowym od zarania jej dziejów jest Wisła ze swym dorzeczem—a której, bodaj największym błędem dziejowym było odwrócenie się od linji rzeki Odry. Wielokrotnym staraniem Niemców było, ażeby Narodowi Polskiemu ten stos pacierzowy przetrącić; możemy być przekonani, że w przyszłości próby te będą ponawiane.

Jako żywy dowód tych prób niemieckich pozostał na żywym ciele Państwa Polskiego bombel bezsensowny w postaci W. M Gdańska, które zabarykadowało ujście Wisły. Geopolitycy-Niemcy sami ten nonsens z geopolitycznego punktu widzenia stwierdzają. Prof. R. Hennig w swojem dziele „Geopolitik" [1]) pisze: „Rein geopolitisch ist es natürlich unerträglich, dass die ganze Weichsel heute ein polnischer Strom ist und nur die äusserste Mündung mit dem Mündungshafen einem fremden, schwachen Stadtstaat gehört".

Wolne Pomorze, dające Państwu Polskiemu swobodny dostęp do morza, jest więc szczytowym wypełnieniem geopolitycznej struktury państwa. Bez niego państwo te zdrowo wogóle istnieć by nie mogło. Nie było by też wyzwolenia dynamicznych sił, wynikających z geofizycznego ustroju polskiej przestrzeni i wrodzonej, a uświadomionej tylko częściowo dopiero, energji twórczej Narodu Polskiego. Odebrać Polsce znowu Pomorze, — a dynamika tego narodu zdrowego i ambitnego, nie mogącego się wyżyć, rozsadzić musi ściany kotła jak roku 1918, choćby niewiadomo jak grube były. Dla tego też umacniając powiązanie Pomorza z macierzą, służymy krajowi naszemu ale i zarazem oddajemy istotną usługę stabilizacji pokoju Europy.

Traktat Wersalski wyrządził Polsce krzywdę przez odjęcie jej regulowania spraw ujścia Wisły w własnym nieskrępowanym

---

[1]) Lipsk 1928 (B. G. Teubner) str. 87.

zarządzie. Skoro Polska jako lojalny partner traktatu uznaje ten stan, to znaczyło by właściwie zasypiać gruszki w popiele, g d y b y ś m y b e z z w ł o k i nie rozwinęli i umocnili owocniej niż dotąd fizycznych warunków posiadania Pomorza. Zawładnięcie ujściem Wisły przez narodowo nam obcy a nawet wrogi element polityczny, w dodatku zależny od dyrektyw zpoza państwa polskiego dawanych musi być zrównoważony innymi elementami, stanowiącymi podstawy fizycznego posiadania.

Takim jednym z elementów jest element komunikacji, wyrażający się w nowocześnie pojętej autostradzie, która połączy bieg Morza Polskiego ze środkiem kraju. Taka autostrada będzie niewątpliwie częściowym ale współmiernym wyrównaniem szkody, wyrządzonej przez Traktatat Wersalski geopolitycznej strukturze naszego państwa. Z takich samych założeń niezawodnie wychodzili też projektodawcy kolei żelaznej Herby-Gdynia.

II. Chciałbym tu dodać historyczną uwagę:
Następstwem unji Polski z Litwą oraz ściślejszego współżycia obu tych państw było przeniesienie stolicy z Krakowa do Warszawy, a więc bliżej ku Litwie i ku morzu. Nowa ta stolica, przesunięta do geograficznego centrum Rzeczypospolitej, sięgała Wisłą ku Kujawom i Pomorzu, z drugiej strony Narwią do dorzecza Niemna a Bugiem do dorzecza Prypeci i Dniestru. W nowej polityce państwa o wyborze Warszawy zadecydował czynnik odległości; czynnik tak doniosły ze względu na czas, energię działania, ekonomję sił oraz jasne orjentowanie się w sytuacji [1]). Widzimy więc, że od XVI. wieku w podstawach polityki Polski się nic nie zmieniło i że stanowią one elementy o wyraźnym charakterze geopolitycznym, a więc niezmiennym.

2. *Z punktu widzenia narodowego:*

I. Traktat wersalski nadał Pomorzu konfigurację niezadawalającą, a przedewszystkiem dla administracji wielce niewygodną. Ciągnie się ono jako szyja od linji Noteci t. j. od masywu obszaru państwa na długości około 200 km., mając w swej najwęższej części szerokości niecałe 50 km. Na skutek tego kształtu, sugierując światu, jakoby Pomorze wykrajane było z żywego ciała narodu niemieckiego, Niemcy nazwali je fałszywie „korytarzem".

Autostrada, położona środkiem pionowym przez ten „korytarz", musi mieć ogromne znaczenie polityczne, nie wspominając już o tem, że skieruje umysły na potrzeby państwowe i podniesie nastrój ludności, szczególnie pomorskiej, przez stworzenie nowych możliwości pracy. Jednym z walnych skutków autostrady tej będzie fizyczne zbliżenie ludności pomorskiej do centralnych ob-

---

[1]) Fr. Bujak, Studja Geograficzno-Historyczne 1925.

szarów państwa. Jest jasnem, że 200 kilometrowej przestrzeni Pomorza nikt nie skróci, ale można rozciągłość tę skrócić w czasie przez zbudowanie drogi, umożliwiającej szybki ruch zmotoryzowany. Doniosłość tego urządzenia pod względem obrony państwa jest również jasną.

II. Muszę teraz zrobić pewną dygresję od właściwego tematu, której bym dał tytuł: „Sugiestie partykularyzmu".

Polskę buduje głównie administracja i wojsko. Idea przywództwa, wyrażająca się w ogólnem uznaniu dla Naczelnego Wodza, nawiązuje do staropolskiej idei hetmańskiej i prowadzi do ustroju państwa autorytatywnego. W geopolitycznym położeniu Rzeczypospolitej ustrój czysto-parlamentarny prowadzić by musiał do absurdu politycznego. Ustroj autorytatywny ma jednakże w skutku znaczną przewagę myśli administracyjnej nad myślą gospodarczą i społeczną i dla tego wymaga od administracji wysokiego poziomu fachowości i objektywności w służbie budowy państwa. (Pewnym wzorem służyć tu może dawna monarchja Pruska).

Losy Pomorza decydowane bywają w wielkiej mierze w Toruniu, jego stolicy. Wobec tego gospodarz województwa, rezydujący tam, spotyka się z sugiestiami sfer oficjalnych jak i miarodajnych działaczy politycznych, gospodarczych i społecznych, zamieszkujących w siedzibie województwa lub w sferze jej interesów partykularnych[1]). Ostatnie lata wykazały, że ambicje Torunia pod tym względem sięgają bardzo daleko. Sugiestje takie, wynikające z jak najlepszej woli obywatelskiej i przekonań uczciwych, przecież wynikają jak tego byliśmy świadkami, mniej lub też więcej świadomie z silnego partykularyzmu, głoszącego prymat dla potrzeb Torunia z pośród interesów i zagadnień Pomorza.

Koła oficjalne Torunia dały temu dążeniu wielokrotny wyraz, ażaby w stolicy wojewódzkiej scentralizować wszystkie urzędy i instytucje publiczne, obsługujęce Pomorze jako całość. Sfery te nie chcą jakoś widzieć tego, że spełnienie tego postulatu demontażu Pomorza, osłabić musi w znacznym stopniu jego odporność gospodarczą i kulturalną w terenie wobec zawsze żywo pulsującej, gospodarczo silnej a od zewnątrz wydatnie wspomaganej niemczyzny, otrzymującej od strony Niemiec i Gdańska coraz to nowe doppingi psychiczne. Jużeśmy w tym względzie doznali szkody na Pomorzu. Przeniesienie n. p. Dyrekcji Okręgowej P. K. P. z Gdańska do Torunia i Bydgoszczy zamiast do Gdyni,

---

[1]) Według sprawozdania Pom. Wydz. Wojewódzkiego za rok administracyjny1934/35 członków poszczególnych wydziałów z samego Torunia i sfery jego interesów, którą ograniczam do powiatów toruńskiego, wąbrzeskiego, brodnickiego i lubawskiego, było 6 na wogóle 11 czł. Wydziału Wojewódzkiego, 3 na wogóle 3 czł. Izby Wojewódzkiej, 5 na wogóle 7 czł. Rady Szkolnej Okręgowej, 4 na wogóle 6 czł. Wojewódzkiej Komisji Opieki Społecznej, 6 na wogóle 6 czł. sędziów niezawodowych Wojew. Sądu Administracyjnego, a więc na pięć głównych wydziałów stosunek ten wyraził się liczbami 24 do 9 na korzyść Torunia.

dało pogorszenie warunków dla rozwoju portowego warsztatu pracy państwowej w Gdyni; efekt, pożałowania godzien wobec coraz więcej udoskonalającej się administracii handlowo-portowej w Gdańsku i wobec ogólnej nauki, płynącej z tego, że prowincje nadmorskie miewają siedziby dyrekcyj kolejowych w portach.

III. Pomorze, stanowiące w szerszych granicach pod panowaniem pruskiem prowincję „Prusy Zachodnie", było ówczas prawdziwym korytarzem między trzonem monarchji pruskiej a jej kolonią Prusami Wschodniemi. Celem umocnienia dla siebie tego korytarza pruska polityka ekspansyjna od czasów Fryderyka II. kolonizowała Pomorze przęsłami niemieckiego posiadania ziemskiego, prowadzącymi przez etnograficznie polski obszar od zachodu ku wschodowi. Gdy potem kraj ten etnograficznie polski Traktat Wersalski przywrócił znowu Państwu Polskiemu i fala germanizmu odpłynęła z powierzchni jego, pozostał osad niemiecki o wybitnej zwartości. Stan narodowościowy ludności Pomorza coprawda się zmienił znakomicie na korzyść Polski (90,5°/₀), ale stan posiadania ziemi, a zwłaszcza większej własności niemieckiej, której właściciele przodują w urabianiu zaborczego ducha niemiecko-nacjonalistycznego, zmienił się dla Polaków tylko w stopniu niezadawalniającym[1]). Jakkolwiek słyszy się to paradoksem, ale prawdą jest, że mniejszość niemiecka na Pomorzu jest elementem na wsi gospodarczo silniejszym od ludności polskiej, a przytem czuje się coraz bardziej zespoloną z interesami mocarstwowemi niemieckiego nacjonalizmu i staje się elementem coraz mniej wzruszalnym pod względem moralnym i materjalnym na rzecz obywatelskiego oddania się służbie dla Rzeczypospolitej. Pouczającym w tym względzie jest spis uchylających się od służby wojskowej niemców, pochodzących z Pomorza. Według relacji gazet jest ich z każdym rokiem więcej.

W Niemczech rząd natomiast likwiduje mniejszość polską sposobami nieoficjalnymi tak bardzo skutecznymi i to metodą

---

[1]) „Naród i Państwo" w nr. 34 rok 1936, str. 6 pisze: „Niemcy na Pomorzu posiadają ponad 360.000 ha, co stanowi 23°/₀. Jest to stosunek nieproporcjonalnie niekorzystny, gdyż Niemców na Pomorzu jest zaledwie 9,5°/₀. W kategorji gospodarstw ponad 100 ha stosunek ten dla polskiego stanu posiadania jeszcze gorszy, bo wynosi na korzyść mniejszości blisko 55°/₀. Niemcy zajmują ziemie najbogatsze. Rozmieszczenie niemieckiej własności rolnej na Pomorzu jest tego rodzaju, że na północy własność niemiecka przylega głównie do W. M. Gdańska, zaś na południu przez powiaty sępoliński, świecki, chełmiński i grudziądzki stanowi pomost między Pomorzem niemieckiem a Prusami Wschodnimi. Jest to rezultat przedwojennej akcji kolonizacyjnej. Akcja ta prowadzona na podstawie planu, opartego na przesłankach nietylko gospodarczych ale i politycznych dała w ręce niemieckie najżyźniejsze obszary Pomorza, a równocześnie tak je rozmieściła, że stanowią one dzisiaj zagadnienie natury politycznej i strategicznej.

...Dziś jeszcze są na Pomorzu tereny, przez które można przejść od granicy niemieckiej z zachodu do Prus Wschodnich czy W. M. Gdańska, idąc tylko przez posiadłości niemieckie".

zmuszania młodzieży polskiej do wstępowania do partyjnych organizacji totalnego systemu.

Rządy polskie nie godzą się na stosowanie takich chwytów, dążąc do wykonywania zasad równości wszystkich obywateli bez różnicy. Nie mniej jednakże pozostają do wypełnienia konieczności państwowe. Jedną z nich jest umocnienie elementu polskiego na Pomorzu pod względem ilościowym i jakościowym (gospodarczym) szczególnie też w krytycznych strefach narodowościowych tego terenu.

Pomorze jeszcze zawsze trzeba zdobywać społeczno-gospodarczo dla Rzeczypospolitej. Patrzenie na nie jako na kompleks zagadnień o charakterze statycznym może mieć w skutku tylko błędne koncepcje. Pomorze posiada bardzo wybitną dynamikę rozwojową, coprawda tylko przy właściwym zespoleniu jego ze swym zapleczem.

Jakąż więc jest droga ku takiemu zdobyciu Pomorza? Odpowiedź brzmi prosto: U r b a n i z a c j a P o m o r z a i r e f o r m a r o l n a.

Pomorze stać się winno jednem z najgęściej zaludnionych ludnością polską województw. Metoda ta zdaniem mojem jest w stanie rozkruszyć niesłuszny a nieprzychylny dla państwa, zwarty stan posiadania ziemskiego mniejszości i zamienić go w stan osiedli. Mieszkańcy ich nie będą komunikować się z wewnętrznej potrzeby z Gdańskiem i terenami Rzeszy, otrzymując z niej rozkazy, a zato wyłącznie z terenem, położonym w głębi kraju. Winien więc być wypracowany wielki plan osadnictwa rolnego oraz urbanizacji Pomorza na wzór zachodni — jak to n. p. Niemcy czynią w swoim urzędzie „für Reichsplanung". W planie tym wielkie arterje komunikacyjne Pomorza powinny znaleźć uwzględnienie wydatne.

Ułatwieniem urbanizacji Pomorza, powiedział bym drogą prowadzącą do niej, będzie proponowana Autostrada Pomorska, wiążąca województwo Pomorskie z najgęściej zaludnionymi, gospodarczo dynamicznymi obszarami polskimi. Województwo Pomorskie wykazuje na 1 kw. km. 65,6 mieszkańców, województwa łódzkie, kieleckie i krakowskie po 100—150 mieszkańców a śląskie nawet przeszło 300 na jeden kw. kilometr[1]). Gdy się te województwa powiąże z Pomorzem szerokim szlakiem, fala komunikacji osobowej i ruchu towarowego przepłukiwać je będzie wciąż, a rychło utworzy się przy drogach tego ruchu naturalny osad polaków, wnikających szczególnie do tych terenów, na których osadnictwo znajdzie szczególne poparcie.

IV. Jest jeszcze jeden moment w planie autostrady, który może, choć nie musi nabrać charakteru zewnętrzno-politycznego.

---

[1]) Mały Rocznik Statystyczuy Rok 1936, według spisu ludności z 9. XII. 1931 r.

We wrześniu 1936 r. ukończony został trakt wschodniej autostrady niemieckiej między Berlinem a Szczecinem. Jest to odcinek trasy Berlin — Królewiec — Tylża, przerwanej terenem polskim na wysokości Kościerzyna—Egiertowo. Kierunek trasy tak wybrano, by przecinała Pomorze polskie na najkrótszej przestrzeni. Ukończony odcinek Berlin—Szczecin stanowi około trzecią część szlaku Berlin — granica polska.

Jest możliwem, że Niemcy wyzyskując swe dobre stosunki sąsiedzkie z Polską, zwrócą się do niej, by zezwolono im przeprowadzenie autostrady przez teren polski.

Odmówić takiej prośbie byłoby może niepraktycznem z powodów turystyki, poniżej podanych. Zezwolić na przeprowadzenie autostrady przez teren polski lub nawet zbudować ją dla Niemców a nie posiadać równoważnej autostrady dla potrzeb krajowych, wywołać to może niepożądane refleksje w samopoczuciu ludności, patrzącej na to. Kto zna ludność pomorską, ten wie jak bardzo ona pragnie w materjalnej kulturze dorównywać Niemcom, aby ci nie mogli na Polaków patrzeć z góry.

3. Z punktu widzenia gospodarczego:

Europa znajduje się dziś w sytuacji, podobnej do tej przed około stu laty, gdy rozwijała się budowa kolei żelaznych. Wówczas, po powstaniu 1831 r., Polska, choć miała znakomitych ekonomistów, świadomych potrzeb—dosłownie—uruchomienia kraju, jednakże z brutalnego nakazu zaborców zaprzestać musiała programu uprzemysłowienia i cofała się w tragiczny sposób w rozwoju swojego życia gospodarczego, gdy natomiast inne państwa, wolne, budowały koleje i podnosiły swe gospodarki narodowe do materjalnego rozkwitu XIX wieku. Sto lat później, obecnie rolę ówczesnych kolei żelaznych przejmują drogi zmotoryzowanego ruchu. I znowu Polska zostaje w tyle za innymi, — teraz nie z powodu niewoli i złej woli zaborcy ale z powodu braku zasobów pieniężnych. Czy dawny tragizm ma się powtórzyć w innej formie?

Gdy rzucimy okiem na tablice uprzemysłowienia Polski w Małym Roczniku Statystycznym 1936 (strona 95), zauważymy punktami oznaczone nasilenie zakładów przemysłowych na terenie państwa. Na trasie proponowanej tu autostrady od jej krańca południowogo (t. j. od Śląska) aż do linji Noteci punkty skupiają się jakoby droga mleczna a i dalej żywo znaczą trasę aż do samej Gdyni. Biorąc w dodatku pod uwagę zgęszczenie ludności na tym szlaku oraz strukturę geofizyczną terenu, a zwłaszcza możność powiązania trasy z systemem żeglugowych rzek i kanałów, przyjąć należy, że podstawy gospodarcze dla dostatecznego nasilenia komunikacyjnego autostrady zdają się być niewątpliwe, a to tymbardziej, że na początku i końcu proponowanej trasy

znachodzą się tak gospodarczo dynamiczne warsztaty pracy państwowej, nawzajem się uzupełniające, jak Górny Śląsk i Gdynia.

Mniemam, że tak położona autostrada musi wyzwolić nowe siły gospodarcze w kierunku do morza i jego szlaków światowych. Dla Pomorza otworzy, bardziej od kolei Herby — Gdynia, nowy etap rozwoju gospodarczego, dając mu nadzwyczajnie proste i nieskomplikowane możliwości gospodarczego oparcia o tereny wysokiego napięcia ekonomicznego. Autostrada ułatwi rozbudowę rynku wewnętrznego Pomorza przez wzrost ludności pracującej w przemyśle na skutek popieranej urbanizacji oraz rozszerzy wewnętrzny rynek zbytu całego kraju, położonego po lewym brzegu Wisły i dalej, bo umożliwi zbyt produktów hodowlanych rolnictwa pomorskiego i jego przemysłu (drzewnego i spożywczego) do innych terenów zbytu, a wszystkie rynki określonego tu obszaru przybliży do Gdyni jako konsumenta i eksportera.

Znaczenie gospodarcze autostrad wogóle znakomicie określił anglik Hugh Miller w artykule p. t. „Speeding Population" w czasopiśmie „Highways and Bridges" z 29 maja 1935 r.:

„Przy okazji projektu otwarcia terenów osiedleńczych w Australji, przedsiębiorcy wyliczyli sobie około jednego miljona funtów ang. oszczędności w kapitale, gdy miast kolei żelaznych wybudują dalekobieżną drogę.

Takie porównanie gospodarcze obu dróg transportu przeprowadza się o wiele za rzadko. Powód tego leży w tem, że już zbyt długo jest się przyzwyczajonym do kolei żelaznej i dla tego zamyka się oczy na korzyści drogi. Zastąpienie trasy szyn przez drogę doprowadził rzeczowy projekt conajmniej o jeden miljon funtów bliżej do realizacji, a gdy później komunikacja wzrośnie dostatecznie, zamierzona kolej żelazna, jeśli naprawdę znaczne daje korzyści, budowaną być może z tą pewnością, że rozmiar komunikacji uzasadnia jej egzystencję.

Szerzące się tylko powoli poznawanie wartości transportu drogowego oraz związanych z nim oszczędności w materjale, popierane być winno na dużą skalę. Niewielu ludziom dostatecznie jasnem jest znaczenie nowej epoki drogowej. Rozwój dróg skutkiem tego u nas (Anglji) i w imperium odbywał się bez jakiejkolwiek metody, z którego to powodu drogi nasze utraciły przeszło połowę swej wartości. Musiały one się przeforsować przeciwko nadzwyczaj zaciętej opozycji. Tolerowano je ale nie popierano, skutkiem czego mamy dość znośne nawierzchnie ale żadnego celowego systemu drogowego. A droga sprowadzić może podobny, jeśli nie większy rozwój przemysłu jak w zeszłym wieku kolej żelazna. Nie podjęto najmniejszej próby, by uświadomić publiczność, że posiadamy w drodze nieoceniony klucz do narodowego dobrobytu. Choć droga do pewnego stopnai stwarza konkurencję kolei żelaznej, to jednakże prawdziwą swą wartość okazuje tam, gdzie kolej żelazna pozostawia nas bez-

radnych. Ma ona walory, jakich kolej żelazna nigdy posiadać nie będzie.

Inne kraje prędzej pojęli wartość nowego środka transportowego i nie uchyliły się od żadnego wysiłku, by dokonać rozbudowy tegoż środka według zasad naukowych. Przeorane już kolejami Stany Zjednoczone i Kanada natychmiast po zaprowadzeniu transportu zmotoryzowanego realizowały na wielką skalę program budowy dróg. Zaopatrzyły więc kraje swoje w dodatkowe możliwości transportowe, które im otwierały zaplecza a zaopatrywały koleje żelazne w jego produkty. O ile koleje żelazne z powodu współzawodnictwa dróg odczuły straty, wzrost samego ruchu komunikacyjnego je powetował."

Nie potrzeba specjalnie podkreślić, że siła działania autostrady pomorskiej będzie polegała w jej kierunku północno-południowym. W przedłużeniu na południe przez bramę Morawską sięgnąć może działaniem swojem do centrum przemysłowego Czechosłowacji, dalej do Wiednia i Budapesztu, zbliżając te regjony do Bałtyku. Wobec prostoty techniki komunikacyjnej autostrada taka bardziej przyciągnąć może ruch gospodarczy aniżeli kolej i to bez konieczności udzielania tranzytom specjalnych ulg przewozowych, dając tym krajom korzyść zarazem dla ich ekspansji motoryzacyjnej. Może odegrać rolę pompy ssącej na rzecz portów polskich a po połączeniu jej z systemem drogowym prowadzącym do Czarnego Morza autostrada stanie się szlakiem transkontynentalnym na miarę europejską, a zwłaszcza też, gdy na skutek skrzyżowania się z autostradą Berlin — Tylża rozszerzy swój zasięg na kraje bałtyckie. Sąsiedzi komunikować się będą na swoich własnych środkach komunikacyjnych.

Minister Komunikacji Rzeszy v. Eltz oświadczył niedawno słusznie: „To, co u motocyklisty i samochodziarza jest pędem psychicznym, przy mechanicznym pojeździe ciężarowym, objawia się jako potrzeba gospodarcza. Chce się bowiem wolnym być od określonego rozkładu jazdy, od określonej drogi i od określonej stacji towarowej. Chce się dostawiać frachty bezpośrednio od wysyłającego do odbiorcy. W dodatku nawet ponosi się większe koszty, byle by tylko pozostać panem swojego środka komunikacyjnego".

Znaczenie autostrady podniesie się znacznie, jeżeli połacie kraju, przez które będzie przechodziła, zostaną opracowane (ukształcone) metodami urbanistyki regjonalnej. Zaprzestać się winno z dotąd panującą bezplanowością osiedlania, jeśli się pragnie, by Polska lewobrzeżna stała się konsumentem produktów rolniczych województw wschodnich, a te konsumentem przemysłu polskiego. Autostrada pomorska w systemie tym przyczynić się może do spotęgowania wymiany gospodarczej, która powoduje ruch na drogach i kapitalizację.

4. Z punktu widzenia turystycznego:

Wzrastająca niebywale motoryzacja ruchu na drogach i postępy w przystosowaniu istniejącej już sieci drogowej poszczególnych krajów do potrzeb samochodu, m. i. w roku ubiegłym doprowadziła do tego, że w Stokholmie na Konferencji Zjednoczonych Komitetów Turystycznych Krajów Skandynawskich zajmowano się poważnie planem stworzenia drogi wyłącznie samochodowej, mającej umożliwić lepsze połączenie krajów, położonych naokoło Bałtyku. Droga ma prowadzić naokoło tego morza: Na terenie niemieckim ma wyjść od (Hamburga) — Lubeki do Rostoki, stamtąd przez Warnemünde — (prom—) Gjedser osiągnąć ma Kopenhagę. Stamtąd prowadzić ma przez Öresund— Helsingborg do Stokholmu, gdzie będzie połączenie do Oslo i do północnej Szwecji, skąd droga przedostanie się przez północ Norwegji do Petsamo we Finlandji (Morze Lodowe). Dalej droga biec miałaby w kierunku południowym przez Uleaborg i Helsingfors do Leningradu a dalej przez Talinn, Rigę i Litwę do Królewca, przejść polskie Pomorze i na niemieckiem Pomorzu pierścień ten znowu zamknąć.

Niemcy tym projektom poświęcaja dużo uwagi [1]). Również i Polska ma podstawy geograficzne do zainteresowania się niemi z uwagi na swoje centralne położenie w Europie. W przyszłości dwa wielkie szlaki polskie będą mogły oddziaływać na tę drogę okalającą Bałtyk: primo szlak biegnący równolegle do granicy polsko-sowieckiej, który przejmować będzie tranzyt z Rygi do Konstantynopola; secundo, autostrada pomorska, która od punktu skrzyżowania jej z autostradą niemiecką przejmie ruch kierujący się od brzegów wschodniego Bałtyku przez Polskę i bramę Morawską przez Wiedeń do apenińskiego półwyspu, a przez Budapeszt z drugiej strony na Bałkany.

Pod względem motoryzacji ruchu kraje bałtyckie budzą się równocześnie z Polską i zaczynają uznawać prymat dobrych dróg. Dopóty w Polsce nie będzie choć jednej prawdziwej autostrady, Niemcy na kraje bałtyckie wywierać będą wpływ przyciągający, szczególnie silny przez swój wspaniały system drogowy. Ruch z tych państw na południe wtedy naturalnym sposobem łatwiej będzie się kierować przez Niemcy choćby z nałożeniem kilometrażu.

Autostrada pomorska powołaną więc będzie do wprowadzania do Polski turystów, zdążających od wschodu do środkowej Europy.

Bardzo szczęśliwie się składa, że zaraz na początku tego szlaku turyści trafią na bardzo piękny pod względem krajobrazu pomorski obszar turystyczny a na jego drugim końcu oczekuje

---

[1]) „Die Strasse", Berlin, 1935, str. 530.

ich cudny Kraków, Tatry, Beskidy, Śląsk Cieszyński, a po drodze uroczy pejzaż nad Pilicą, i Góry Świętokrzyskie z boku.

Jest jasnem, że dla turystyki polskiej krajowej Autostrada Pomorska miałaby niezwykle doniosłe znaczenie. Razem z całem Pomorzem zbliżyłoby się do gęściej zaludnionych obszarów wewnętrznych nasze morze. Wtedy dopiero naprawdę poznamy, jaki skromny jest ten skrawek morza na polskie potrzeby. Konjunktura cen terenów nadmorskich dojdzie do nienotowanych nigdy w Polsce wysokości. Otworzą się głuche dotąd i jakby zapomniane Kaszuby i bory tucholskie od Chojnic do Świecia i na wschód od Wisły pojezierze brodnickie. Zapełnią się przemysłem turystycznym, podnoszącym dobrostan ludności, żyjącej na biednej choć pięknej ziemi. Nastąpi wtenczas należyte wyrównanie gospodarcze.

Wiemy, jaką rolę ogromną odegrała migracja wewnętrzna na zachodzie a zwłaszcza w Niemczech dla rozwoju konsolidacji politycznej, dla wymiany dóbr gospodarczych i zamiłowania do własnego kraju i życia rodzimego. I w Polsce musi ten sam rozwój być wywołany na podstawie takich samych warunków przy współdziałaniu wyników motoryzacji. Ruch turystyczny będzie sprzyjał urbanizacji Pomorza, gdyż z jednej strony podniesie przemysł i rzemiosło a następnie zachęci do osiedlania się; objaw, który mamy obecnie na wybrzeżu a zwłaszcza w Gdyni, gdzie wywołuje w swej masowości nawet dysproporcje społeczne i gospodarcze.

Uważam, że Autostrada Pomorska całkiem szczególną odgrywać będzie rolę w przyszłym systemie drogowym Polski — to też w kierunku jej osobliwości należy postawić sprawę jej propagandy. Przez uświadomienie jej znaczenia publiczność szeroka doprowadzoną być może do zrozumienia znaczenia dróg dla Polski wogóle a nawet da się porwać do entuzjazmu dla budowy dróg jako sprawy narodowej.

5. *Warunki fizyczne:* [1])

Żaden z wielkich traktów autostradowych w Polsce nie może mieć tak wyrównanych warunków fizycznych co proponowana Autostrada Pomorska. Prawie na całej trasie jest mocne podglebie, pokryte glebami krzemianowymi (piaski przepuszczalne i bielice), typowe gleby Niżu Polskiego. Od południa aż mniejwięcej do Łodzi proponowana trasa przebywa Wyżynę Małopolską, poczem wpada w Krainę Wielkich Dolin, by wreszcie wspiąć się do wzniesienia Pojezierza. Ilość opadów, jak wiadomo, zależną jest głównie od wzniesienia i ukształtowania powierzchni,

---

[1]) Eug. Romer, Atlas geogr. dla szkół średn. Polska.

a w mniejszym dopiero stopniu od odległości od morza. Ilość opadów nie przekracza na tej trasie 700 mm rocznie w jej końcach, t. j. w rejonie podgórskim i bałtyckim, spadając ku środkowi kraju. Takie same wyrównanie zachodzi pod względem temperatury. Okresy mrozu, z wyjątkiem jednej części środkowego Pomorza, nie trwają dłużej aniżeli 2 — 3 miesięcy. Izoterma stycznia wynosi minus 2 stopnie, a bieg jej jest prawie dokładnie równoległy z trasą. Amplitudy roku dla trasy wyrażają się między 18 stopniami w Pucku a 22 stopniami w Krakowie. Taksamo prawie dokładnie z linją trasy pokrywa się izonefa t. j. linja równej ilości dni pochmurnych w roku. Liczba ta wynosi dla Autostrady Pomorskiej w proponowanej trasie 140, co jest ważnem dla turystyki.

Widzimy z tej ostatniej liczby, że Autostrada Pomorska w proponowanej tu trasie będzie drogą słoneczną. Oby uśmiechało jej się słońce polskiej energji twórczej.

Zakończenie:

Broszura niniejsza wydaną była wpierw we formie memorjału, wręczonego uczestnikom wycieczki parlamentu polskiego, która w dniu 18. X. 1936 bawiła w Gdyni. Autor, który memorjałowi dał motto: „Utopja dnia dzisiejszego jest rzeczywistością jutra”, spotkał się z zarzutem traktowania przedmiotu zanadto — jak dla nas — dalekiego.

Na to można zauważyć: Wolność Polski będzie na tem polegała, że Naród dla siebie używać będzie formy życia swego jako środek a nie jako cel. Z punktu widzenia celu narodowego zagadnienie form ustrojowych, obyczajowych i technicznych urządzeń Rzpltej ma wartość dopiero drugorzędną, powiem: metodyczną. Niemniej jednakże formy nie mogą być dowolne a przeciwnie być muszą duchowo właściwe dla ciągłej regeneracji Narodu, dla jego „nieustannego tworzenia samego siebie” (Norwid). Z formami życia narodu wiążą się najściślej zagadnienia cywilizacji, warunkującej postęp materjalny jako środek obrony przed wrogiem otoczeniem. I tu z konieczności życiowej wznieść się musi Polska i pozostać na poziomie współczesności, która jest— znowu według Norwida — „obowiązującą potęgą, potrzebą i siłą”,

W tym sensie dyskusja nad potrzebą zbudowania autostrad w Polsce nie wydaje mi się mieć znaczenie li teorytyczne. Śmiem twierdzić, że „utopja”, o której w niniejszym studjum mowa, jest nawet rzeczywistością dnia dzisiejszego, — ale niestety na razie jeszcze w znaczeniu negatywu. Sunt lacrimae rerum.

Gdynia, dnia 11 grudnia 1936



